



# Entré Uppsala

Gestaltning av en trafikplats

Kristina Abrahamsson och Helena Lindqvist

Kandidatarbete vid institutionen för stad och land

Sveriges lantbruksuniversitet Uppsala

Landskapsarkitektprogrammet 2011

*Foto, framsida: Helena Lindqvist 2011*

*SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap*

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur

EX0529 Kandidatarbete i landskapsarkitektur, 2011, 15 hp på landskapsarkitektprogrammet, Uppsala

© Kristina Abrahamsson och Helena Lindqvist

Titel: Entré Uppsala – Gestaltning av en trafikplats

Engelsk titel: Entrance Uppsala – Design of a Circular Place

Nyckelord: landskapsarkitektur, gestaltning, design, trafik, traffic, trafikplats, interchange, trafikmiljö, cirkulationsplats, rondell, si-  
doområde, entré, entrance, identitet, landmärke, stad, landsbygd, Uppsala, Gnista

Handledare: Sofia Sandqvist, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Anna Tandré, SLU, institutionen för stad och land

Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se/>



# Sammandrag

Ett första intryck är viktigt i alla sammanhang. Det är det första intrycket som påverkar ens kommande uppfattningar. Att ge människor ett bra välkomnande är viktigt, inte minst för en stad. Genom ett bra välkomnande kan man skapa goda förutsättningar till att folk får en god inställning för den plats man kommit till. I dagens samhälle är bilen ett av de vanligaste sätten att ta sig fram på och det är också med bilen som många anländer till nya platser. Många svenska städer har idag välkomstskyltar som möter trafikanter i utkanten av staden. En del städer har gått lite längre och har något slags monument eller symbol för platsen man kommit till. Gnista trafikplats i Uppsala är en plats där flera större vägar länkas samman och är den plats som många först anländer till när man kommer till Uppsala. I dag ser inte platsen särskilt välkomnande ut och ger inte det första intrycket som man vill ge besökare. Genom denna uppsats vill vi visa på hur Uppsala kan få en fin entré in till staden och välkomna sina besökare samtidigt som de får en fin passage ut ur staden. Eftersom den valda platsen är en cirkulationsplats fanns det många aspekter att tänka på i utformningen. För att kunna skapa en bra entré har kunskap inhämtats genom litteratur om cirkulationsplatser. Kunniga personer inom trafikmiljö, både ur funktionalitets- och ur designperspektiv har intervjuats. För att få en uppfattning om hur bilisten upplever området har vi färdats i bil genom cirkulationsplatsen och anlänt till platsen från olika riktningar. De största aspekterna att tänka på har varit säkerheten i trafikmiljö och den visuella upplevelsen i den hastighet som man färdas i. Den nya gestaltningen över Gnista trafikplats ger viss information om stadens historia och bidrar samtidigt till något nytt. Den blir en tydlig markör för staden och visar på in och utfart mellan stad och landsbygd. Genom denna gestaltning ger vi Uppsala den välkomnande entrén som vi tycker att staden ska ha.

# Abstract

The first impression is important in every kind of context. It's the first impression that influences the following perceptions. To give people a good welcome is important, not least for a city. Through a good welcoming you can create good condition for people to have a good approach for the place you have come to. In today's society the car is one of the most common way to get around in and it's also with the car that many arrives to new places. Many Swedish cities today have welcome signs that meet the visitors in the uptown. Some of the cities have taken it a step longer and have some kind of monument or symbol for the place you arrive to. Gnista interchange, Uppsala is a place where several bigger roads are linked together and are the first place you arrive to when you get to Uppsala. Today the place doesn't look very welcoming and doesn't really give the first impression that you want to give to visitors. In this essay we want to show how Uppsala can get a nice entrance to the city and welcome its visitors and at the same get a nice passage out of the city. Since the chosen place is a circular place there were a lot of aspects to take in consideration in the design. To create a good entrance, knowledge has been gathered through literature about circular places. Knowers within traffic, both in a functional- and a design perspective have been interviewed. To get a perception of how the passengers see the area we have traveled through the circular place and arrived to the place from different directions. The biggest aspects to take in consideration have been the traffic safety and the visual experience through movement. The new design of Gnista interchange gives information about the history of the city and at the same time contributes to something new. It's going to be a clean portal for the city and shows to a way in and out between city and countryside. In this design we give Uppsala the welcoming entrance that we think the city shall have.





# Introduktion

Cirkulationsplatser har blivit en allt mer populär korsningstyp och har idag ersatt många av trafik Korsningarna i Sverige. Enligt Trafikverket (2004e s. 116) är dessa typer av korsningar trafiksäkerhetsmässigt bra. De menar att hastigheten är låg i korsningen och skador vid olyckor blir oftast mer lindriga (2004e s. 116).

I Uppsala byggs många korsningar om till cirkulationsplatser. Bert Alfvén, på Gatu- och Trafikkontoret i Uppsala kommun, berättar att flera av korsningarna längs Tycho Hedéns väg idag byggs om till cirkulationsplatser. Trots det känner vi att flera av Uppsalas cirkulationsplatser känns bortglömda och många är inte mer än en gräsyta.

I många städer kan man se att det är flera som använder sig av ytan i rondeller för landmärken eller en plats att orientera sig efter. Rondellen kan även innehålla något som har med staden att göra och blir på så vis reklam eller ett sätt att locka människor in till centrum. I större städer i Europa är det vanligt med monument mitt i cirkulationsplatsen (Johnson 2010 ss 42-43). Detta är något som vi har sett i flera städer i Sverige och utomlands.

I Enköping, som är parkernas stad, är flera rondeller utsmyckade med mycket växter. De kan vara väldigt frodiga med perenner, buskar och träd.

Vid Hedemora finns en cirkulationsplats där mitten är markerad av ett konstverk som föreställer en man till häst. Konstverket har en speciell stil som ger en stark känsla av att man är i Dalarna.

På vägen in mot Luleå centrum möts man av ett konstverk i form av ett stort rostigt stålklot med utskärningar. I en annan infart till Luleå, via universitetet, finns det en cirkulationsplats som är utsmyckad med en plåt med den utskurna texten: "Luleå tekniska universitet". På detta sätt kan Luleå ge en bild av staden som stålstad och universitetsstad.

I Paris har man byggt en cirkulationsplats runt Triumfbågen. I detta fall tillkom monumentet innan cirkulationen (Eringsmark Regnéll 2006). Valet att bygga en cirkulationsplats här var kanske för att monumentet starkt förknippas med staden.

Vi anser att Gnista trafikplats är en viktig entré in till och ut från Uppsala men att den behöver bli tydligare liknande de exempel som nämnts.

## Bakgrund

Gestaltningen i många av Uppsalas trafikplatser med cirkulationsplatser är idag nästan obefintlig. Dessa trafikplatser ligger oftast vid stadens utkant. Många människor passerar dessa platser dagligen precis som vid cirkulationsplatserna inne i staden. Skillnaden är att man snabbare passerar cirkulationsplatsen vid stadsgränsen eftersom fotgängare sällan förekommer vid dessa områden. Cirkulationsplatserna här är oftast punkter vilka är det första eller sista man ser av Uppsala. Här saknas det tydliga entréer som välkomnar tillresande och som ger en trevlig sista syn av staden.

Idag finns det välkomstskyltar och evenemangsskyltar som står vid de större infarterna till staden och i Uppsala resecentrum utanför stationsbyggnaden. Dessa skyltar har en sfär formad av ett nät vilket är upplyst och skiftar i färg. Sfären står på en sockel med texten *Uppsala* och en slogan; *Välkommen hit, välkommen hem*. Evenemangsskyltarna är mycket större och har en avbild av sfären uppe i högra hörnet. De har även en ruta med plats för text om olika evenemang. Enligt

Lars Erik Alatalo, på Gatu- och Trafikkontoret i Uppsala kommun, så ville man ha något vid infarterna till Uppsala som skulle dra blicken till sig men även vara informativt. Det är Aros Arkitekter AB som har utformat skyltarna och även kommit på välkomstfrasen. Deras gestaltning bygger på Uppsalas värdebegrepp; kunskap, drivkraft, lugn och mångfald, och skulle utstråla värdighet och tidslöshet (2005). Idén med välkomstskyltar och evenemangsskyltar är ett bra sätt att markera Uppsala stad. Men vi anser att de inte är tillräckliga som entré för staden eftersom de står på sidan av vägen och knappt är märkbara.

Gnista trafikplats har idag den självklara placeringen för en entré in till staden. Placeringen och beskrivning av platsen nämns vidare i platsbeskrivningen.



*Välkomstskylt för Uppsala.  
Foto: Helena Lindqvist 2011*

## Syfte

Huvudfrågan och syftet är att skapa en tydligare entré till Uppsala genom att gestalta Gnista trafikplats. En underfråga vi ställt oss är hur man kan förtydliga entréer till städer vid cirkulationsplatser. Vi vill skapa en entré som förstärker känslan att man kommer till Uppsala. Den känslan ska bestå i att det blir tydligt att man passerar en gräns mellan två områden/platser där entrén markerar staden. Genom att ge platsen en identitet som blir en del av Uppsalas identitet kan trafikplatsen bli ett landmärke att orientera sig efter. Staden skulle tjäna på att ha en mer karaktärsfull entré som tillför något nytt till stadens identitet. Dessutom skulle det bli ett trevligt inslag i trafikmiljön för alla som passerar platsen.

## Avgränsningar

Målet med vårt arbete är att göra en gestaltning och sedan beskriva den föregående processen. Vårt arbete görs till stor del utifrån trafikantens synvinkel eftersom platsen upplevs och passeras av vägtrafikanter. Vi kommer benämna entré, identitet och skötsel. Dessa delar kan diskuteras och utvecklas till egna, stora arbeten. Men vi kommer inte göra något större arbete eller fokusering på någon av dessa delar utan mest fokusera på gestaltningen av platsen. En stor inspiration för gestaltningen är Uppsala eftersom vi vill designa en entré som hör ihop med staden. Gestaltningen redovisas i en illustrationsplan, sektioner och perspektiv. I vårt arbete ingår inga tekniska handlingar eller höjdsättning. Inte heller begränsas gestaltningen av någon budget.

## Begreppsprecisering

För att underlätta fortsatt läsning har vi valt att precisera ofta förekommande begrepp och förkortningar;

*Ben* – Med det menar vi vägarna som ansluter till cirkulationsplatsen. Detta är ett väl etablerat begrepp inom trafikplanering.

*Cirkulation* – Det är körbanan i cirkulationsplatsen. Den är enkelriktad och har cirkulerande trafik (Trafikverket 2004b s. 4).

*Cirkulationsplats* – När vi använder detta ord avser vi en trafikkorsning med enkelriktad cirkulationstrafik. Alla tillfarter regleras med någon form av väjningssplikt. Platsen består av cirkulationen, rondellen, tillfarterna och avfarterna. Vår precisering bygger på begreppets definition i VGU (Trafikverket 2004e s. 117).

*Entré* – Med detta ord avser vi att man passerar en gräns mellan två områden eller platser. Entrén är ”dörren” mellan dessa och representerar ett av områdena. Entrén ska kännas välkomnande när man anländer till området och även ge ett gott avtryck hos de som lämnar området.

*Identitet* – När vi använder detta ord avser vi element, konstruktioner och företeelser som bidrar till en viss särart eller individualitet. När vi beskriver att cirkulationsplatsen ska få sin egen identitet menar vi att den ska vara tydlig och bidra med något nytt till staden.

*Rondell* – Rondellen är cirkulationsplatsens mittendel (Trafikverket 2004b s. 19).

*Sidoområde* – Marken närmast cirkulationsplatsen.

*Trafikplats* – När vi använder ordet trafikplats avser vi cirkulationsplatsen med de refuger som tillhör samt sidoområdet.

*VGU* – Vägar och gators utformning är en publikation från Vägverket (nu Trafikverket) som innehåller noggranna beskrivningar och krav för vägar och gators utformning (Trafikverket 2004a ss 1-2).

## Platsbeskrivning

Gnista trafikplats är en viktig samlingspunkt för flera av Uppsalas stora vägar. Här möts riksväg 255/Kungsängsleden, Tycho Hedéns väg, riksväg 282 (Almungevägen) och anslutningsvägen till E4:a södra. Namnet Gnista kommer från en gård som ligger i närheten (Scribo 2009).

Riksväg 255, gamla Stockholmsvägen, används inte lika mycket idag för resa mellan Uppsala och Stockholm. Kungsängsleden, som sammanfaller med riksväg 255 just innan Gnista trafikplats, är en viktig vägsträckning som leder till de centrala och västra delarna av Uppsala.

Tycho Hedéns väg, som var en del av gamla E4:an, är en viktig del av Uppsalas vägnät. Med sin fem kilometer långa sträckning nås stora delar av Uppsala härifrån.

Väg 282, eller Almungevägen, leder ut till E4:an där det finns på- och avfarter till E4:an i både sydlig och nordlig riktning. Vägen leder även vidare mot Almunge och Norrtälje. Sträckan mellan Gnista trafikplats och E4:an kantas av stora företag och industrier.

Rampen mellan Gnista trafikplats och E4:a södra fungerar endast som anslutning till och från söderut. Denna länk är välanvänd av trafik mellan Uppsala och Stockholm. För att ta sig mellan dessa två städer färdas man längs E4:an.

Trafikplatsens placering gör att det är lätt att ta sig vidare till stora delar av

Uppsala. Det gör att många människor passerar trafikplatsen varje dag. Från kommunens mätning av trafikmängden 1999 framgår det att 28 000 människor passerade platsen under ett veckomedeldygn (2006 s. 84). Idag antar vi trafikmängden ha förändrats eftersom nya E4:an har tillkommit.

Cirkulationsplatsen tillhör Trafikverket. Enligt Anders Jordeby på Trafikverket finns det planer på att rondellen i Gnista trafikplats ska få en utsmyckning år 2013 till en kostnad på ungefär en halv miljon. Inget gestaltungs-förslag finns i dagsläget.

I ett mer detaljerat program för Boländerna från år 2004 har kommunen planer och förslag på utformning för Kungsängsleden och Tycho Hedéns väg. Förslaget visar trädrader längs de båda vägarna (Uppsala kommun 2004 ss 22-23). Angående de planerade trädraderna är vi tveksamma till om de blir av eftersom anslutningen till och från Kungsängsleden tillhör Trafikverket.

Eftersom det inte finns något förslag på gestaltning i cirkulationsplatsen så finns inget att förhålla sig till. Trädraderna är i sig ett intressant förslag men påverkar inte vårt gestaltungsarbete eller gestaltungs-förslag i hög grad.

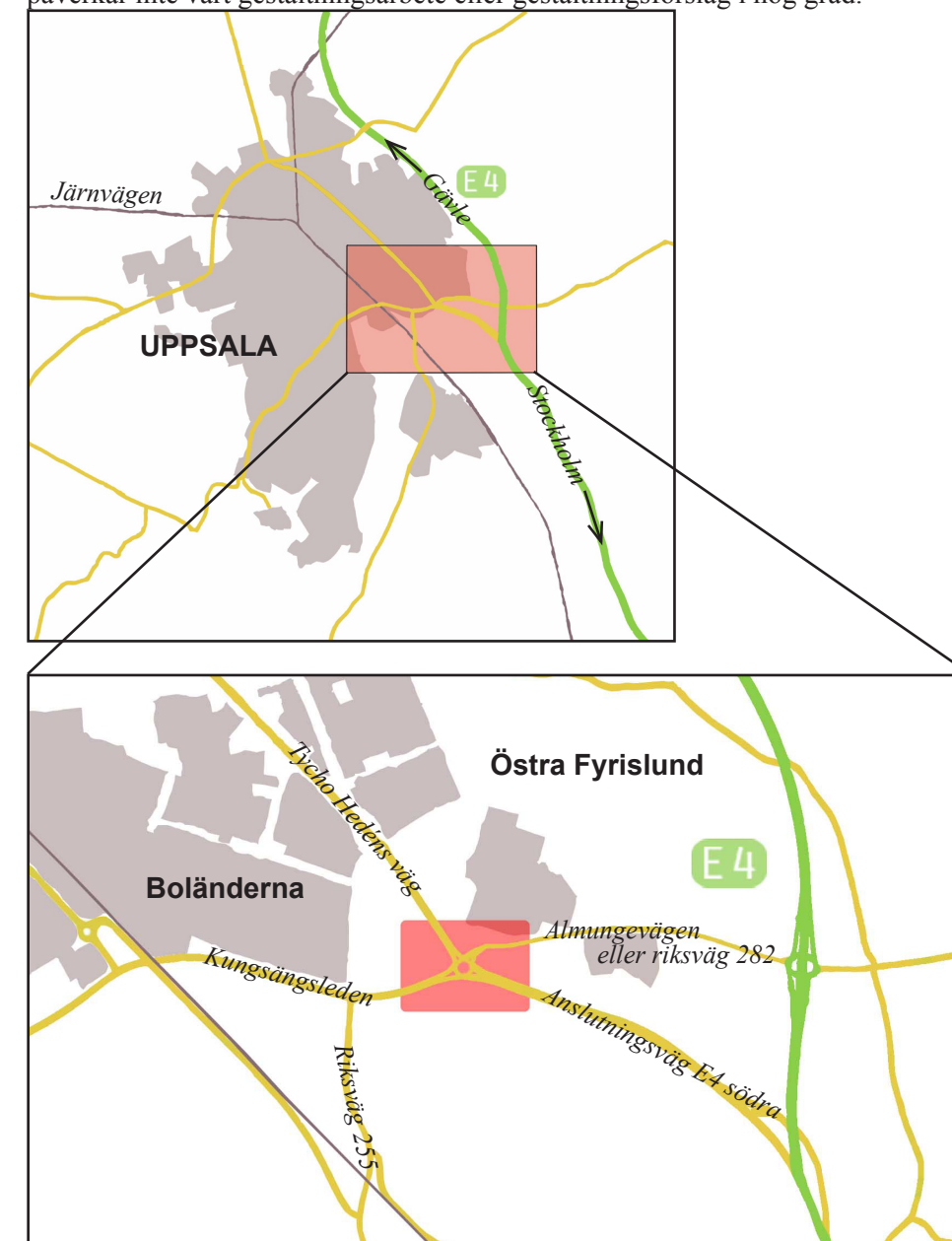


Illustration: Helena Lindqvist 2011



# Del I

För att förstå hur man bör tänka när en cirkulationsplats ska gestaltas har intervjuer och litteratursökning gjorts. I trafikmiljö är bland annat säkerheten en viktig faktor och litteratursökning om det har utförts. En analys framarbetades efter att platsbesök och inventering gjorts. Utifrån analysen arbetades ett program fram för att skapa riktlinjer till gestaltungs-förslaget.

Genom arbetets gång har vi samarbetat mycket och tagit hjälp av varandra. Under själva gestaltungsdelen har vi suttit och arbetat tillsammans och diskuterat med varandra. Under skrivprocessen har vi valt att dela upp olika delar av arbetet. Vi har valt att sitta och jobba bredvid varandra för att kunna hjälpas åt och kunna diskutera det vi skriver om. Processen har inte varit linjär och vi har fått gå tillbaka och komplettera där det behövs.

## Analysmetoder

Eftersom cirkulationen och dess omgivning upplevs till största delen inifrån fordon är den visuella upplevelsen väldigt viktig. För att undersöka hur platsen upplevs i rörelse har vi använt oss av Gordon Cullens analysmetod Serial Vision.

De olika områdenas karaktärer är något som påverkar den visuella upplevelsen och är därför av stor betydelse att ha kännedom om. Genom att göra en förenklad Landscape Character Assessment, LCA, ser vi hur omgivningen påverkar cirkulationsplatsen. Eftersom de flesta områdena upplevs på avstånd så beskrivs de i första hand utefter det.

### Serial Vision

Vi har inspirerats av Gordon Cullens analysmetod Serial Vision där man upplever en stad genom serier av bilder som avlöser varandra. Trots att en fotgängare går i en jämn takt kommer stadens landskap att upptäckas i en ryckig serie av bilder. Metoden är ett sätt att analysera en stad genom fotgängarens upplevelser och synintryck (Cullen, 1971, s. 9).

Eftersom en cirkulationsplats är en trafikplats där vägar möts i en knutpunkt blir det automatiskt att man närmar sig cirkulationsplatsen respektive lämnar den. Biltrafikanterna kommer att uppleva cirkulationsplatsen olika vart efter fordonet förflyttar sig. Därför har vi valt att använda oss av Cullens Serial Vision. Detta har vi gjort genom att själva sätta oss i en bil och åka i till- och frånfarterna och genom cirkulationen. För att visa på förändringarna har vi valt att fotografera dessa under tiden som vi färdas i en bil.

### Landscape Character Assessment

Under denna rubrik har information hämtats från Swanwick (2002, s. 14). Metoden delas upp i två stycken huvuddelar, karaktärisering och bedömning. Karaktäriseringen består av fyra steg och bedömningen består av två steg. Metodens andra del bedömningen bygger på karaktäriseringen. Bedömningen ligger sedan som grund till beslutsfattande.

I det första steget definieras tillämpningsområdet. Det första som bör göras är att definiera syftet med LCA-analysen. Det påverkar sedan vilken skala man ska arbeta i och hur detaljrik bedömningen blir. I första steget är det också vanligt

att ett första besök på platsen görs för att de inblandade ska få sig en uppfattning över områdets karaktärer.

Andra steget består av skrivbordsstudier. Här samlas information över området in från olika dokument, rapporter och kartor. Det här hjälper en att skapa olika kartor som i sin tur hjälper en att dela in platsen i olika karaktärsområden.

I det tredje steget görs en noggrann insamling av fältdata för att se om karaktärsområdena som definierats i steg två stämmer. I fält görs också en förfining av karaktärsområdena och de bedöms i vilket tillstånd de är i. I fält tas även ett fältprotokoll med. Detta för att kunna göra en beskrivning av karaktärerna och dess estetiska och upplevelsemässiga kvalitéer.

Det fjärde steget består av indelning och beskrivning. Efter att ha samlat in information och gjort tydliga karaktärsbeskrivningar och bedömningar färdigställs karaktäriseringen. Analysområdet indelas i olika karaktärstyper som placeras ut i olika områden. Områdena får också tydliga namn som beskriver karaktären.

I det femte steget är det dags att bestämma förhållningssättet för bedömningen. I detta steg gäller det att bestämma hur man ska gripa sig an bedömningarna för att kunna möta syftet med analysen. Man måste tänka på helheten, kriterierna som ska göras och informationen som behövs för att stödja bedömningarna som görs. Det kan vara bra att titta på hur andra, till exempel författare beskriver olika landskapsvärden över området. I det femte steget kan det vara nödvändigt att gå ut i fält ytterligare en gång. Skicket på karaktärerna och landskapets känslighet för förändring bör vara med i analysen.

I det sjätte steget genomförs bedömningen. Hur bedömningen görs och vad det blir för resultat beror av vad syftet för analysen var. Enligt LCA-guiden finns det fyra stycken huvudsätt att ta sig an bedömningen. De är landskapsstrategier, landskapsriktlinjer, sätta status på landskap och landskapskapacitet.

### Inspirerad av LCA-metoden

Alla steg som beskrivits ovan har inte följts i vår analys. Vi har istället valt att inspireras av LCA-analysens metod.

Den största skillnaden i vår analys jämfört med LCA-analysen är att vi har valt att göra enklare karaktärsbeskrivningar av områdena efter hur de upplevs på avstånd. Det här valet har gjorts eftersom vägtrafikanterna upplever omgivningen på avstånd. Karaktärerna påverkar den visuella upplevelsen och därmed påverkar de gestaltungsens utformning. Den information vi ansett behövas har samlats in när det har passat bäst i processen. Detta har gjort att analysen inte har gjorts steg för steg.

Precis som i steg ett har ett syfte definierats. Genom skrivbordsstudier har fakta samlats in genom att studera aktuella kartor och läsa kommunens program över olika områden. Programmen har studerats för att se vad områdena används till idag och hur de kommer utvecklas. Här har vi också kunnat studera analyskartor som gjorts tidigare. På så sätt får vi veta hur andra personer har tolkat området.



Insamlingsmetoder

För att kunna göra ett bra och genomförbart gestaltningsförslag över Gnista trafikplats samlades fakta in genom att läsa litteratur, göra intervjuer och att observera platsen.

Litteratursökning

Det första som gjordes var att söka efter arbeten på epsilon. Sökord som användes var landskapsarkitektur, cirkulationsplats och rondell. Genom att läsa två examensarbeten av Dunér och Johnson kunde vi ta del av deras referenslista. På så sätt fann vi relevant litteratur.

Birgerssons *Vägen. En bok om vägarkitektur* hittades i en av referenslistorna. Här beskrivs Birgerssons erfarenheter som han fått över åren genom att jobba med cirkulationsplatser hos Vägverket. Här finns information om hur en cirkulationsplats bör utformas så att den fungerar på bästa sätt.

Birgerssons skrift har varit ett bra komplement till *Vägar och gators utformning, VGU*. Här finns information och regler om cirkulationsplatsers utformning. *VGU* har vi kommit i kontakt med tidigare och är en självskriven skrift att titta i vid utformning av vägmiljöer.

För att få reda på om det finns några framtidsplaner i området har vi använt oss av dokumentet *Strategiskt program för planläggning och utbyggnad av Östra Fyrislund*. Tycho Hedéns väg och Kungsängsleden omfattades inte i det programmet. För att se planerna för dem har vi fått gå till *Program för Boländerna*.

*Gröna fakta, Tåliga perenner för hårdgjorda stadsmiljöer* har vi använt oss av för att hitta växter som vi kan använda oss av i vår gestaltning.

För att ta reda på mer om Uppsalas välkomstskyltar lästes en artikel i UNT, *Välkomstklot får stadsmiljöpris*. Genom att även läsa *Arena Uppsala* fick vi uppgiften om att Gatu- och trafikkontoret i Uppsala kommun leder projekteringsarbetet av välkomstskyltarna. Det ledde till att vi bokade en intervju med dem.

Intervjuer och samtal

En personlig intervju valdes som metod för att kunna utveckla de frågor som ställs, baserade på de svar som ges. Det är då lättare att få svar på de frågor som ställs jämfört med en intervju per telefon eller via e-post. Trafikverket kontaktades dock via telefon för att täcka in den information som inte kunde besvaras av Gatu- och trafikkontoret. Här handlade det mer om fakta varpå en telefonintervju ansågs vara tillräcklig.

För att få information om Gnista cirkulationsplats och Uppsala kommuns cirkulationsplatser i allmänhet, kontaktades Gatu- och trafikkontoret i Uppsala kommun. Besöket gjordes 11 april 2011.

Konsultföretaget Bjerking AB kontaktades för att få ett personligt samtal med synpunkter och tips på gestaltning av cirkulationsplatser. Besöket skedde 18 april 2011.

Trafikverket kontaktades 13 maj 2011 för att ta reda på mer om varför Gnista cirkulationsplats ser ut som den gör idag och vad det finns för framtidsplaner.

Efterföljande text ger en beskrivning av informanterna.

*Alatalo Lars Erik, gatuingenjör, Gatu- och trafikkontoret Uppsala kommun.*  
Alatalo valdes ut på grund av att han har jobbat med Uppsalas välkomstskyltar. Han föreslogs att delta i intervjun av Alfvén.

*Alfvén Bert, projektledare, Gatu- och trafikkontoret Uppsala kommun.*  
Alfvén kontaktades för att han har varit delaktig i tidigare byggnationer av cirkulationsplatser.

*Gustafsson Jan, ingenjör, Bjerking AB.*  
Gustafsson har många års erfarenhet med utformning av väg, gata och trafik. Jobbar tillsammans med landskapsarkitekter och har därmed tagit del av många gestaltningsprojekt.

*Jordeby Anders, driftledare, Trafikverket.*  
Gnista trafikplats tillhör Trafikverkets område. Jordeby kontaktades för att han är driftledare för området.

*Wisselgren Maria, landskapsarkitekt LAR/MSA, Bjerking AB.*  
Kontaktades för att intervjuas om gestaltning. Jobbar med stadsrum och projekt där det ingår cirkulationsplatser.

Observationer

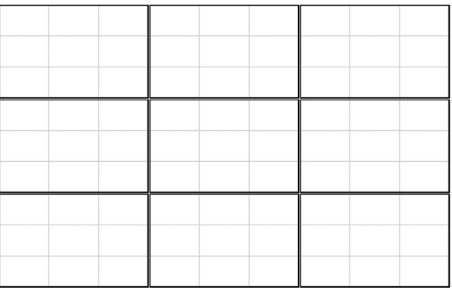
Genom att färdas i bil, inspirerat av Cullens Serial Vision, har observationer gjorts av platsen. Även LCA-analysen gjordes vid observationer genom bilrutan. Hur lång tid det tar att röra sig genom cirkulationsplatsen har observerats. Detta för att förstå hur lång tid man har på sig att uppleva platsen och om hastighetsbegränsningar efterlevs. Bilfärden gjordes en vardag vid 19-tiden.

Gestaltningsmetoder

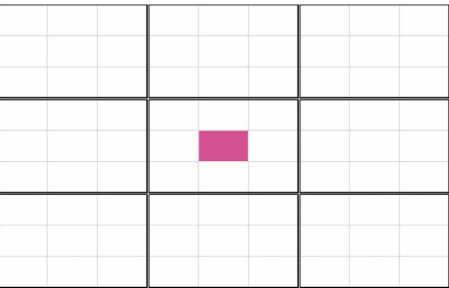
Det finns många olika metoder för att skapa idéer för en gestaltning. För att komma fram till ett gestaltningsförslag över Gnista cirkulationsplats har flera gestaltningsmetoder använts. Metoderna kompletterar och avlöser varandra.

Idégenerering som metod

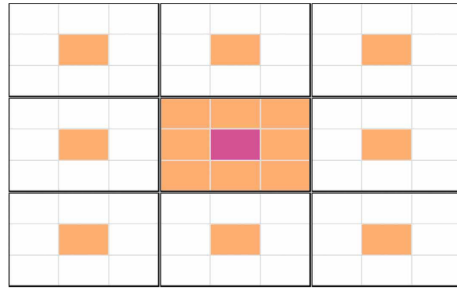
För att komma in i arbetet använde vi oss av en idégenereringsmetod som kallas för lotusblomman. Metoden går till på följande sätt:



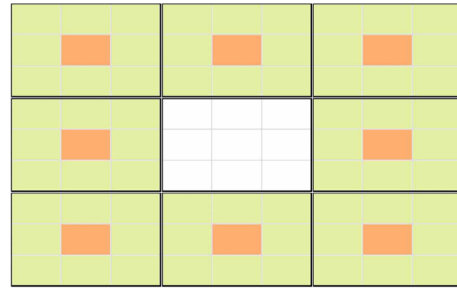
Man börjar med att rita upp ett rut-mönster om 9 x 9 rutor.



I mittenrutan skriver man sedan upp sitt behov.



Runt behovet skrivs sedan åtta ord som symboliserar behovet. Dessa ord skrivs sedan in i ytterrutornas mitt.



Utifrån de nya idéerna skrivs ytterligare ord som är baserade på dessa. (Michanek & Breiler 2007 s. 144, Illustration: Helena Lindqvist 2011).

### Timskiss som metod

Efter att ha använt idégenerering som metod fortsatte gestaltningsprocessen genom timskiss. Timskiss som metod har använts för att ta fram idéer och förslag till en gestaltning.

Lotusblommans resultat låg till grund för timskissen. Här sorterades de slutgiltiga orden fram i gemensamma kategorier. Tydliga grupper syntes och fyra koncept arbetades fram.

Utifrån koncepten från lotusblomman skapades snabba skisser över förslag till cirkulationsplatsens gestaltning. Varje ord användes som inspiration i ungefär en halvtimme. I snitt blev det tre förslag under den här tiden.

### Skissande som metod

Timskiss som metod åstadkom idéer som utvecklades i gestaltningsprocessens nästa steg, skissandet.

Utifrån skisserna som skapades under timskissen fortsatte arbetet med att ta fram ett förslag till en gestaltning. Programmet som skapats utifrån analysen låg till grund för skissandet. Detta för att lösa de problem som finns idag och för att återkoppla till syftet.

Skisserna gjordes både för hand och i bildredigeringsprogrammet Adobe Photoshop. De både teknikerna varvades och kompletterade varandra. Genom att arbeta i Photoshop gav det möjligheten att välja att visa eller inte visa olika element i skissen. Detta var till stor hjälp vid olika val i gestaltning.

Efter hand som skisser gjordes arbetades tydliga gestaltningsdelar och idéer fram. Vi skissade var och en för sig och diskuterade igenom skisserna kontinuerligt. På så sätt togs vissa huvudelement fram som ledde arbetet framåt. Del för del byggdes på så sätt fram för att till slut bli ett färdigt gestaltningsförslag över Gnista trafikplats.

## Del II

I denna del presenteras den information och de krav som är viktiga för gestaltningen. Här redovisas även resultat av inventering, analys, och program. Sist redovisas gestaltningsprocessen och vad det har resulterat i för gestaltningförslag.

### Tekniska parametrar

Vid gestaltning av en trafikplats finns det många lagar, regler och krav att förhålla sig till. En som har många års erfarenhet av trafikutformning är Benny Birgersson. Många av hans erfarenheter har han samlat i en bok där några sidor avhandlar cirkulationsplatser. Hans erfarenheter byggs till stor del på det som skrivs i *VGU*. Här följer viktiga bitar att ta hänsyn till vid gestaltning av cirkulationsplatser. Informationen är hämtad från *VGU* om inget annat anges.

Cirkulationsplatser är en typ av korsning (Trafikverket 2004c s. 23) och är bra trafiksäkerhetsmässigt på grund av den låga hastigheten (Trafikverket 2004c s. 27).

När det gäller sikt får inga siktskymmande trafikanordningar, buskage, snöval-lar eller liknande finnas vid korsning med väjningsplikt (Trafikverket 2004d s. 47). Vid en cirkulationsplats gäller även att sikten ska vara fri så att man ser inkommande fordon i närmast föregående anslutningsväg. Höjd och utformning av rondellen bör inte vara till hinder för att föraren ska kunna överblicka trafiken i cirkulationen (Trafikverket 2004d s. 49). Birgersson (2006 ss 138-139) menar att cirkulationsplatser kan byggas med full genomsiktighet, delvis genomsiktighet eller ingen genomsiktighet. Han menar att det är eftersträ-värt att cirkulationsplatser ska vara delvis genomsiktliga eftersom det drar ned hastigheten hos bilister och ger en viss överblick som gör det lätt att orientera sig.

Gestaltning av korsningar ska vara lättförstålig och överblickbar oavsett tid på dygnet eller årstid. De olika delarna bearbetas så att korsningen blir tydlig i sin form. Gestaltningen ska öka uppmärksamheten och även bidra till en bra hastighetsanpassning hos trafikanterna (Trafikverket 2004e ss 57-58).

Birgersson menar att det är viktigt att arbeta med cirkulationsplatser ur föra-rens perspektiv, det vill säga på en höjd av 1,1m ovan mark. Vidare anser han att det också är viktigt att cirkulationsplatsens utformning är lugn och harmonisk. Han nämner att refugerna och sidoområden är viktiga att komma ihåg och låta de ingå i det som bildar helheten och undvika att fylla dem med asfalt (2006 ss 138-141).

I större korsningar som används vid marknadsföring av en stad är det viktigt att se till helheten av platsen samtidigt som det är viktigt att trafikanterna har kvar koncentrationen på trafiken (Trafikverket 2004e ss 57-58). Birgersson menar att konstverk kan distrahera föraren (2006 s. 140). Skala och karaktär ska fungera väl med omgivningen (Trafikverket 2004e ss 57-58).

Siktskymmande och oeftergivliga föremåls placeringar ska vara noga genom-tänkta (Trafikverket 2004e ss 57-58). Oeftergivliga föremål bör man helst undvika att använda i rondellen. Om det ändå används bör man ha en bra visuell ledning samt noggrant följa de krav som finns i *VGU* (Trafikverket 2004e ss 140-141). Birgersson anser att endast i landsbygdscirkulationer och i cirkulationer med hög hastighet bör man undvika hårda och höga föremål (2006 s. 140).

I gestaltningen av en cirkulationsplats är det oftast störst fokus på rondellen.

Vid gestaltning av den är det viktigt att ha sikt- och krocksäkerhet samt underhåll i åtanke. Läget och funktionen för cirkulationsplatsen är viktigt för gestaltningen. Det kan avgöra om platsen ska fungera som en entré eller bara smälta in i omgivningen. Det kan också bli en fråga om att ge platsen en identitet för orienterbarhetens skull eller för att markera dess läge eller funktion. Här kan rondellens utformning spela en stor roll (Trafikverket 2004e ss 120-121).

Ljussättningen är viktig för att tydliggöra cirkulationen. Vid användning av effektbelysning är det viktigt att se till så att den inte blandas ihop med andra fordon (Trafikverket 2004e ss 142-143). Birgersson pekar på att marknära belysning kan förvirra och förväxlas med billyktor (2006 ss 142-143). Han nämner att skyltning och belysning kan både förhöja och förstöra en cirkulationsplats utformning.

Vid användning av vegetation, andra material och terrängmodellering bör man ta hänsyn till omgivning och funktion. Funktioner kan tydliggöras och kontraster förstärkas för att öka säkerheten och flytet i trafiken. Det är viktigt att tänka på den stora skalan och att trafikanten upplever platsen genom rörelse (Trafikverket 2004e ss 142-143). Birgersson anser att gräs och växter borde användas istället för hårda markmaterial men att avancerade planteringar som kräver mycket skötsel bör undvikas. Vidare anser han att material som används ska vara få och enkla och vara välmotiverade för just denna plats (2006 ss 140-141).

Mer om hur vi förhåller oss till *VGU* nämns under rubriken Program.

## Resultat av intervjuer och samtal

Vid besöket på Gatu- och trafikkontoret nämner Bert Alfvén att kommunen tar in konsulter vid gestaltning av cirkulationsplatser. Men kommunen får vara med och påverka utseendet. Både han och Lars-Erik Alatalo påpekar hur viktigt det är med säkerheten och hur man kan jobba med god sikt och låga hastigheter för att uppnå det. Alfvén anser att i större rondeller är det mindre viktigt med genomsiktligheten. *VGU* är till en stor hjälp för dem i denna typ av arbete. Alatalo nämner att generellt bör man se till platsens historia och hur det ser ut runt om, innan man gestaltar. Detta, menar han, kan inspirera till platsens utformning. Skötseln, nämner Alatalo, är också viktigt att ha i åtanke eftersom det både är en fråga om säkerhet och pengar. Kommunen vill gärna ha så lite skötsel som möjligt. När det gäller Gnista trafikplats säger han att det är inget som kommunen kan påverka eftersom det tillhör Trafikverkets område. Alatalo tycker att avsaknaden av en gestaltning där är trist eftersom det är en port till Uppsala. I Fyrislund, öster om cirkulationen, har kommunen en hel del planer som kan påverka cirkulationsplatsen. Bland annat planeras en stormarknad närmast cirkulationen. Alfvén nämner att tidigare gestaltning av cirkulationen inte har varit helt genomtänkt vilket fick följder med skötsel som var svårgenomförd. Han antar dock att cirkulationsplatsen tillfaller kommunen inom en snar framtid när Fyrislund byggs ut.

Samma sak säger även Anders Jordeby på Trafikverket. Kommunen har ansvaret för anslutningsvägarna Tycho Hedéns väg och Almungevägen. I framtiden antas rampen mot E4:a södra tillfalla dem och då även cirkulationsplatsen. Trots det har Trafikverket, som nämnedes tidigare, planer på att utforma rondellen till år 2013. Jordeby säger att kommunen kommer att involveras i det arbetet och få tycka till. Vidare nämner han också skötselproblemen som var med senaste gestaltningen. Utöver det säger han att så länge cirkulationsplatsen har funnits så har den mestadels sett tråkig ut.

Vid mötet med Wisselgren på Bjerking betonade hon hur viktigt det är att jobba med hela cirkulationsplatsen och speciellt med sidoområdena. Dels för platsens skull men även för identitetens och orienterbarhetens skull. Att arbeta i den större skalan är också bra eftersom man rör sig genom platsen. Emedan man passerar så snabbt är det skönt att även känna var man är på väg genom att gestaltningen på något vis ändrar sig. Wisselgren nämner att det är viktigt att jobba mot ett tema eller att ha en gestaltningsidé. Då kan man också lättare hitta en renodling i utformningen. Det är också mycket lättare att argumentera mot sin beställare om vad man håller på med och vad man är ute efter. Det är även svårare för en beställare att banta delar av gestaltningen om man tappar konceptet. När det gäller Gnista trafikplats är både Wisselgren och Gustafsson överens om att man bör mötas av något vackrare. Dessutom anser de att rondellen inte behöver vara genomsiktlig eftersom den är så stor.

## Inventerings- och analysresultat: Cullen

Vid inventering av platsen framgår det tydligt att flödet igenom cirkulationen är bra och bidrar till höga hastigheter. Vid en enkel uppmätning visar det sig att som snabbast tar det tre sekunder att passera cirkulationen. Anslutande vägar har hastigheterna 90, 70 och 50 km/h. På sikt kan flera av hastighetsbegränsningarna sänkas när Fyrislund byggs ut och flera av anslutningsvägarna får fler avbrott i form av korsningar och cirkulationsplatser. I cirkulationsplatsen är det 50km/h som gäller, men utformningen triggar till högre hastigheter. Även om cirkulationsplatsen har god genomsiktlighet och mycket vägutrymme så kan säkerheten ifrågasättas. Att man ser långt och har bra överblick över trafiksituationen är bra men ger också möjlighet till högre hastigheter.



*På väg mot Gnista trafikplats längs Tycho Hedéns väg. Foto:Helena Lindqvist 2011*





På väg mot Gnista trafikplats längs Kungsängsleden. Foto: Helena Lindqvist 2011



På väg mot Gnista trafikplats längs Almungevägen. Foto: Helena Lindqvist 2011

Cirkulationsplatsen ligger i siktriktningen från samtliga anslutande vägar långt innan man ansluter till den. Almungevägen ansluter dock till cirkulationen direkt efter en kurva. Från alla vägar är ändå sikten mot IKEA:s och Coop forums byggnader mycket påtaglig. De stora blå byggnaderna är något man inte missar när man åker förbi.

Den öppna slätten med sin åker är mycket märkbar och sikten ut över den är mycket värdefull. Det öppna landskapet fortsätter norrut och gör att man har god sikt en mycket lång sträcka i nord-sydlig riktning.

Det finns en osynlig gräns vid cirkulationsplatsen där Uppsala möter världen. När man färdas på länken från E4:an södra mot cirkulationsplatsen blir det en hastighetssänkning vid cirkulationen som gör att man känner att något förändras. Känslan av att passera en gräns mellan två olika miljöer är stark. Men det som möter en vid ankomst till Uppsala idag är dessa stora blå byggnader och IKEA:s logga.



På väg mot Gnista trafikplats längs länken från E4:an södra. Foto: Helena Lindqvist 2011

När man anländer från E4:an märker vi att man gärna sugts vidare mot Tycho Hedéns väg. Den vägen ser ut att leda rakt in i staden. På samma sätt känns det lätt att välja länken mot E4:an om man ska söderut eftersom man kan accelerera upp i hög hastighet en lång sträcka innan påfart. Trots detta är det, förutom skyltningen, svårt att veta vilka ben i cirkulationen som leder vart.

## Inventerings- och analysresultat: LCA

När vi inventerade platsen och åkte igenom den påverkades vi av områdena runt om där vissa saker drog blicken till sig och andra saker skapade lugn och harmoni. Nedan följer karaktärsbeskrivningar över de olika områdena vi delade in omgivningen i. Dessa karaktärer påverkar upplevelsen av trafikplatsen idag. Beskrivningen av dessa visar på kvalitéer och bidrar till gestaltningens utformning.

### 1. Entrépunkt

Detta område utgörs till största del av en cirkulationsplats som dagligen passeras av många människor. Området är platt förutom rondellens kulle och diken vid sidan om. Rondellen har en yttre ring med gatsten och sedan ännu en ring med vitt stenkross. Mitten är täckt med gräs. Refugerna och sidoområdena är också gräsbevuxta. Det uppfattas inte som om platsen har en tydlig gestaltning. Hastigheten i cirkulationsplatsen är 50 km/h. Sikten är fri och man har bra överblick över cirkulationen oavsett varifrån man kommer. På samma sätt har man fri sikt när man kör ut ur cirkulationen. Platsen kan upplevas som en punkt eller gräns för var stad möter land och markerar även att man kommer till respektive lämnar Uppsala. Belysningen på platsen är bra kvällstid.



Entrépunkt. Foto: Helena Lindqvist 2011



Ljusarmaturen är inget man lägger märke till när man passerar platsen men är vid närmare betraktande inte estetiskt tilltalande. Den passar dock bra ihop med kraftledningens design. Skyltningen är diskret på väl valda platser.

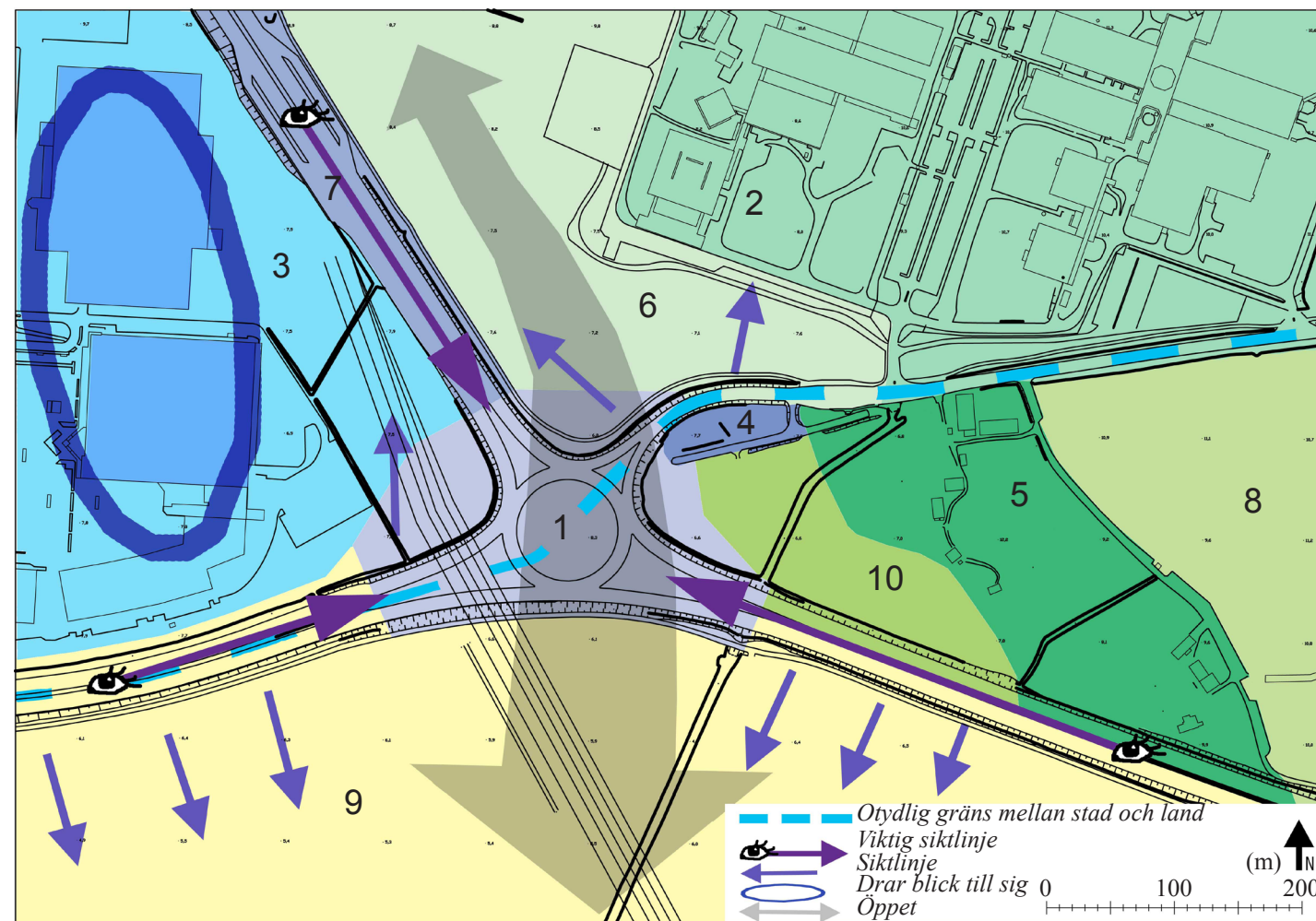
## 2. Harmoniskt industrilandskap

Norr om cirkulationen och den långsträckta gräsmarken finns ett område med kontorslokaler och medicindustri. Området sticker ut lite från omgivningen och syns på håll i och med att den långsträckta gräsmarken är förgrund till området. Blickarna dras till platsen och det känns som ett område som man inte kommer åt. Tillsammans med det öppna fältet bildas en harmonisk vy. Främst i området syns ett kontorshus som har fått Kasper Salin-priset (Samuelsson 2008).

Uppsala kommun planerar att vidareutveckla företagsområdet inom en snar framtid (2004 ss 4, 19).



Harmoniskt industrilandskap.  
Foto: Helena Lindqvist 2011



Analyskarta. Illustration: Kristina Abrahamsson och Helena Lindqvist 2011

## 3. Iögonfallande handelsområde

Nordväst om cirkulationsplatsen ligger ett område som innehåller handel, kontor och industri. Stora varuhus och stormarknader tävlar om uppmärksamhet och kunder. Två av dessa är de blåa byggnaderna med IKEA och Coop Forum närmast cirkulationen. Dessa byggnader tornar upp sig och ramar in platsen med cirkulationen. IKEA syns på långt håll innan man ansluter till cirkulationsplatsen. Planerna för området är främst att handeln ska utvecklas (Uppsala kommun 2004 s. 11). Området är plant men marken under IKEA är något upphöjd. En del vegetation finns i form av gräs mellan byggnaderna och cirkulationsplatsen. Mindre grupper av träd och buskar förekommer.



Ovan: Iögonfallande handelsområde.  
Nedan: Karg grusplan.  
Foto: Helena Lindqvist 2011

## 4. Karg grusplan

Strax öster om cirkulationsplatsen finns ett område som består av en stor grusplan. Området används som en parkering för pendlare. Här står många bilar parkerade större delen av dygnet och när det inte står bilar på parkering känns platsen avskalad. Parkeringen ger intryck av en tillfällig lösning. Den är nödvändig men ger en tråkig vy. Platsen är livlös och kall med endast en grusig markyta och fordon som står uppradade i raka rader. Den avgränsas av Almungevägen i norr, den överblivna gräsytan i söder och den lummiga gårdsmiljön i öster. Bilarna som står parkerade ger en känsla av kyla och kalhet till platsen. Det är svårt att undvika att se området när man anländer till trafikplatsen.

## 5. Lummig gårdsmiljö

Öster om cirkulationsplatsen och den överblivna gräsytan ligger den lummiga gårdsmiljön. På platsen finns ett flertal äldre byggnader med röda fasader och vita husknutar. Här står många träd och spanner ut sina kronor. De flesta är grupperade eller står i klungor och inbjuder till platsen. Enligt Uppsala kommuns översiktsplan är området värdefullt för fågelfaunan (2010). Området ingår även i kommunens planer för utbyggnad av Fyrislund (2002). Området bryter längre siktlinjer mellan cirkulationsplatsen och E4:an vilket hjälper till med att sänka hastigheten hos trafikanter.



Lummig gårdsmiljö. Foto: Helena Lindqvist 2011



## 6. Långsträckt gräsmark

Norr om cirkulationsplatsen ligger en platt, öppen plats som förlänger slättens öppna rum in mot staden. Området skapar luft i industrilandskapet och de storskaliga byggnaderna reser sig upp runtom. Det öppna fältet skapar en harmonisk vy till byggnaderna längre bort och speciellt mot en Kasper Salin-prisad byggnad. Vissa delar av området används idag som åkermark. Planer finns att en stor del av området kommer etableras med stora företag (Uppsala kommun 2004 ss 4, 19). Vegetationen består av gräs och det som odlas. Enstaka träd och buskar förekommer. På avstånd syns större grupperingar med träd som bryter sikten.



Ovan: Långsträckt gräsmark.

Nedan: Storslagen gata.

Foto: Helena Lindqvist 2011

## 7. Storslagen gata

Tycho Hedéns väg leder in mot centrum och Uppsalas östra delar. Vägen som förr var E4:an är idag en viktig väg som leder in till Uppsala. Körfälten breddar ut sig och tar ordentlig plats. De ger möjligheten för trafikanter att paradera in och ut ur staden. Kanterna och refugerna är gräsklädda. Planer finns på att sätta trädrader ute i kanterna (Uppsala kommun 2004 s. 22). Hastighetsbegränsningen för vägen är 70km/h. Vägen har en lång raksträcka mot cirkulationsplatsen. Sikten mot cirkulationsplatsen är god men rondellen smälter ihop med slätten bakom och därför är cirkulationen svår att se innan skyltningen kommer.

## 8. Välskött fritidsanläggning

Öster om den lummiga gårdsmiljöns ligger en fritidsanläggning. Platsen utgörs till större delen av en golfbana och är inhägnad med stängsel. Området är välskött och består av klippt gräs i olika höjder. Terrängen är platt med ett mindre antal höjdskillnader och är därför exponerad för väder och vind. Området känns monotont. I och med att området består av en golfbana rör sig människor på platsen.



Välskött fritidsanläggning.

Foto: Helena Lindqvist 2011

## 9. Öppen slätt

Uppsalas karakteristiska slättlandskap är mycket påtagligt och ramar in trafikplatsen söderifrån. Det består av öppet område där större delen är åker. En kraftledning korsar området i nord-sydlig riktning men är knappt märkbar. Området är platt men bildar en svag skålform. Formen tillsammans med öppenheten gör att sikten är fri och tillåter att man ser staden och dess siluett när man kommer söderifrån på E4:an eller anländer till Uppsala med tåg. Värdefull sikt ut över slätten har man också från Kungsängsleden och länken till E4:an södra. Om man ansluter till cirkulationsplatsen norrifrån, på Tycho Hedéns väg, möts man av en vy bestående av slättlandskapet. Den platta rondellen smälter in i landskapet och det är först lite närmre som man lägger märke till cirkulationsplatsen. Åkerlandskapet representerar det uppländska landskapet och en tydlig brytning mellan stad och land. Vegetationen består av åkerns odling och ett fåtal träd och buskar strödda i landskapet. På håll ses större partier med skog som ramar in området. Landskapet är rogivande och något att vila blicken på. Storleken gör att den drar uppmärksamhet till sig.



Ovan: Öppen slätt.

Nedan: Överbliven gräsyta.

Foto: Helena Lindqvist 2011

## 10. Överbliven gräsyta

Öster om cirkulationsplatsen ligger ett område som hjälper till att rama in cirkulationen. Gräsytan känns övergiven, som om den blivit lämnad, och väntar på att något ska hända. Platsen är en förgrund till och lyfter fram den lummiga gårdsmiljön. På den plana ytan växer sig gräset högt. Uppsala kommun planerar att bebygga området inom en snar framtid, bland annat med en stormarknad (2002 s. 19).

## Program

Här följer vad vi ur våra analyser har sett för problem och hur de ska lösas.

### Problem

Ett stort problem med Uppsala idag är att det saknas tydliga entréer till staden. Gnista trafikplats har idag en sådan lokalisering som uppfattas ligga vid stadens gräns, vilket har framkommit i LCA:n och analysen enligt Cullen. Eftersom knutpunkten binder samman flera viktiga vägar som leder till och från Uppsala kan den uppfattas som en entré. Entrén är dock inte så tydlig eftersom den inte markerar på något sätt att man åker in i en stad. Vidare, enligt vår Cullen-analys, så är det förutom skyltarna svårt att veta vilka vägar som leder vart.

Ett av de stora problemen som finns med cirkulationsplatsen idag är att den inte blir så tydligt uppmärksam av trafikanter, vilket framkom i LCA-analysen. Detta bidrar till högre hastigheter och därmed äventyras säkerheten.



Mest är det de storskaliga företeelserna slätten och IKEA som stjälar uppmärksamhet, vilket blev tydligt vid inventeringen. Med den planerade bebyggelsen, som också är av större skala, öster om cirkulationsplatsen blir behovet ännu större av att synliggöra cirkulationsplatsen.

### Lösning

Trafikplatsen ska utformas för att ge känslan av att man åker in i eller ut ur staden. Det ska också markera den osynliga gränsen där världen möter Uppsala. På detta sätt skapas en tydlig entré till staden. Platsen ska gestaltas så att den får sin egen identitet. Den ska fungera som ett landmärke för Uppsala och vara en orienteringspunkt.

Genom att göra en gestaltning på cirkulationsplatsen som drar fokus från IKEA kan mer uppmärksamhet även riktas åt det som sker i cirkulationsplatsen och därmed ökas säkerheten. Viktigt att påpeka är att en gestaltning som helt kommer dölja IKEA och andra byggnader inte kommer göras. Dock ska cirkulationen få en sådan utformning som är i den större skalan för att den ska synas. Refuger och sidoområden ska utnyttjas för att bilister tidigt ska lägga märke till cirkulationsplatsen och även för att lätt kunna orientera sig vidare från platsen. På samma sätt skapas uppmärksamhet om att man närmar sig en plats som är mer medvetet gestaltad. När man kommer från E4:an på södra länken och längs Almungevägen möts man av staden och ska kunna förstå vilka ben i cirkulationen som leder vidare in mot staden. Detta ska visa på en välkomnande gest. På samma sätt ska man förstå att man lämnar staden bakom sig när man kommer längs Kungsängsleden och Tycho Hedéns väg.

Det är viktigt att bryta sikten på väg mot cirkulationsplatsen. Detta för att tidigt uppmärksamma föraren att man närmar sig cirkulationen så att hastigheten sänks. Oavsett utformningen kommer inte hastighetsbegränsningarna på de anslutande vägarna att sänkas. Det är då viktigt att inte skymma sikten när refugerna skall gestaltas.

Förutom trafikplatsens allmänbelysning som belyser vägbanan ska effektbelysning tillföras. På så sätt förstärks trafikplatsens gestaltning vid mörker och blir intressantare vintertid. Dessutom blir det tydligare, till exempel, för hemätvändare att man har kommit fram när man närmar sig den upplysta platsen.

Säkerhet i trafikmiljö är en viktig faktor och är något som bestämmer över cirkulationsplatsens gestaltning. Det är också därför säkerheten nämns i ett flertal av ovanstående punkter. Vi vill också ta hänsyn till och följa de krav och riktlinjer som står i VGU om gestaltning. Detta för att gestaltningen ska kunna ligga till grund och vara ett första steg mot en eventuell utformning av Gnista trafikplats.

### Konceptresultat

Vi vill tydligare markera var gränsen går mellan Uppsala och resten av världen, var staden möter landet, som är ett av problemen. Genom att identifiera vad som är stad och land i material, färg och form vill vi markera entrén och ge signaler om att man kommer till eller lämnar staden.

Mycket inspiration har vi fått efter besöket på Bjerking där vi fick diskutera hur man gestaltar entréer. För att skapa en tydlig entré har vi velat skapa en ny plats med en egen identitet som blir en del av Uppsalas identitet. Det skapar den orienteringspunkt som nämns i programmet. Omgivningen runt Gnista trafikplats

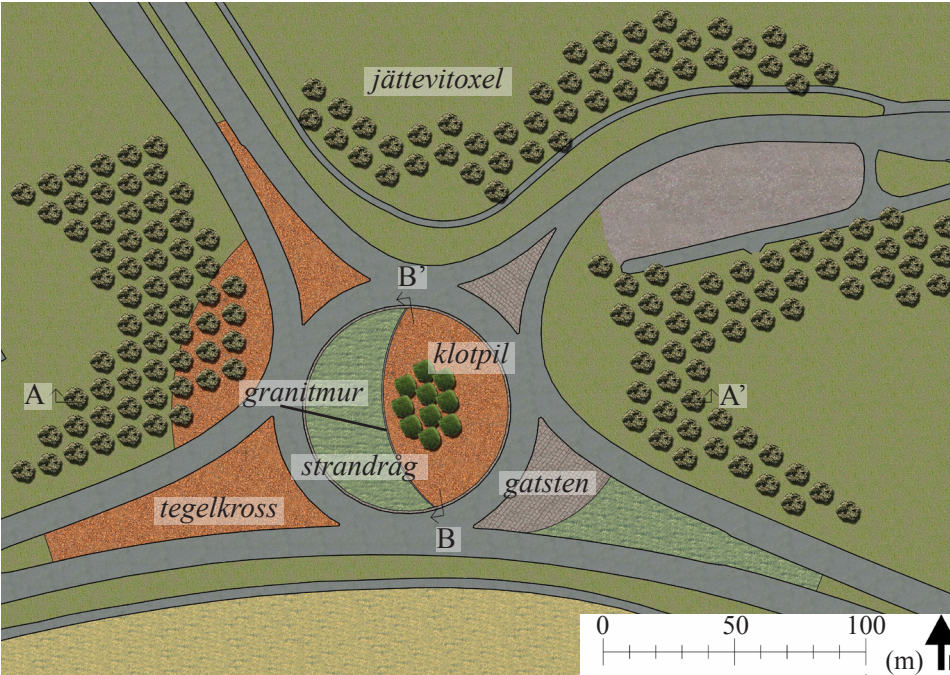
har inspirerat till gestaltningen. Det som känns mest påtagligt är Uppsalas karaktéristiska slättlandskap som till stor del består av åker på lerjord. Kopplingen till Uppsala hittade vi i leran och de omkringliggande slätterna och åkrarna. I folkmun brukar uttrycket *Staden på slätten* användas om Uppsala.

Genom att arbeta med olika nivåer av marken kan man skapa en föränderlighet som genom rörelsen blir en visuell upplevelse. Genom att närma sig dessa nivåer från olika håll blir upplevelsen av platsen olika. Det förstärker ytterligare den orienterbarhet som nämns i programmet.

För att omfamna trafikanten och välkomna till staden var det viktigt för oss att jobba med sidoområdena. Sidoområdena skulle rama in platsen och sätta mer fokus på cirkulationen. Vi ville spara värdefulla siktlinjer, som omnämns i analysen, samtidigt som vi ville dölja vissa saker i omgivningen. Dessutom ville vi ha en spännande upplevelse genom hela rörelsen genom trafikplatsen. Större föremål som delvis hindrar sikten skulle även dra ned på hastigheten och då öka säkerheten.

### Gestaltningresultat

Vid användning av idégenereringsmetoden lotusblomman utgick vi från huvudidén entré. Resultatet sorterades upp i gemensamma kategorier. Tydliga grupper syntes och fyra koncept plockades fram; lysa upp, skyltar, färg och föränderlighet. Utifrån dessa gjordes snabba skisser. Tidigt i processen nämndes att platsens entré skulle ha kopplingar till Uppsala. När man kommer till staden ska det synas tydligt att man anländer till en stad. Detta blev vårt huvudsakliga koncept och arbetades mer och mer in i skisserna. Efter besöket på Bjerking fortsatte skissprocessen genom att olika förslag skissades upp som baserades på den informationen vi fått. Det vi särskilt tog med oss efter besöket var att jobba mycket med sidoområdena för att förstärka entrén. Idéerna från lotusblomman vävdes också in i skissandet. Efter hand som utkast gjordes kom flera tydliga gestaltningsdelar och idéer upp. En gestaltningssidé som vi tidigt var klara med var att



Illustrationsplan. Illustration: Kristina Abrahamsson och Helena Lindqvist 2011

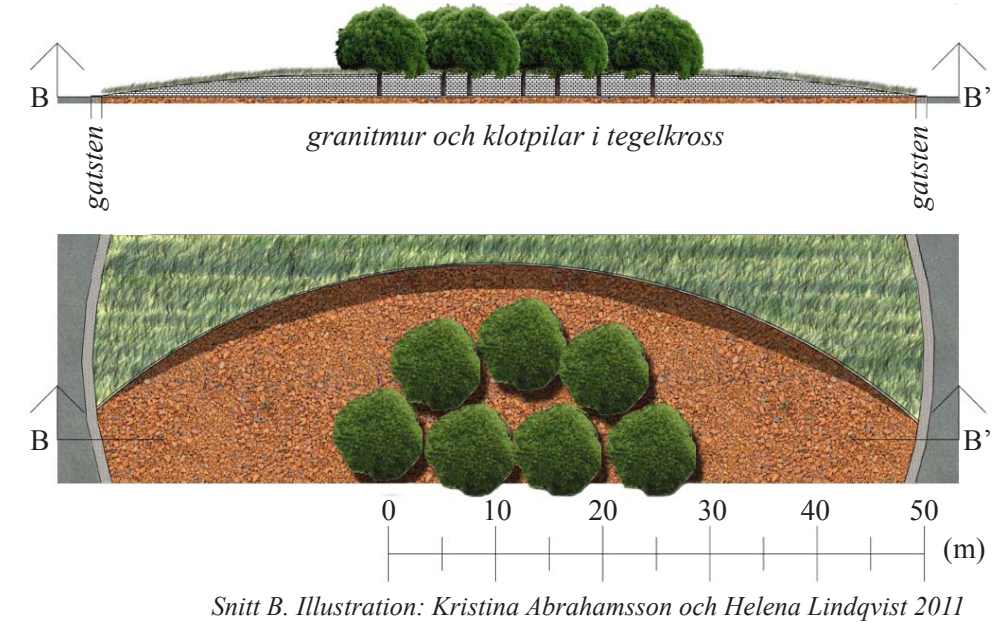
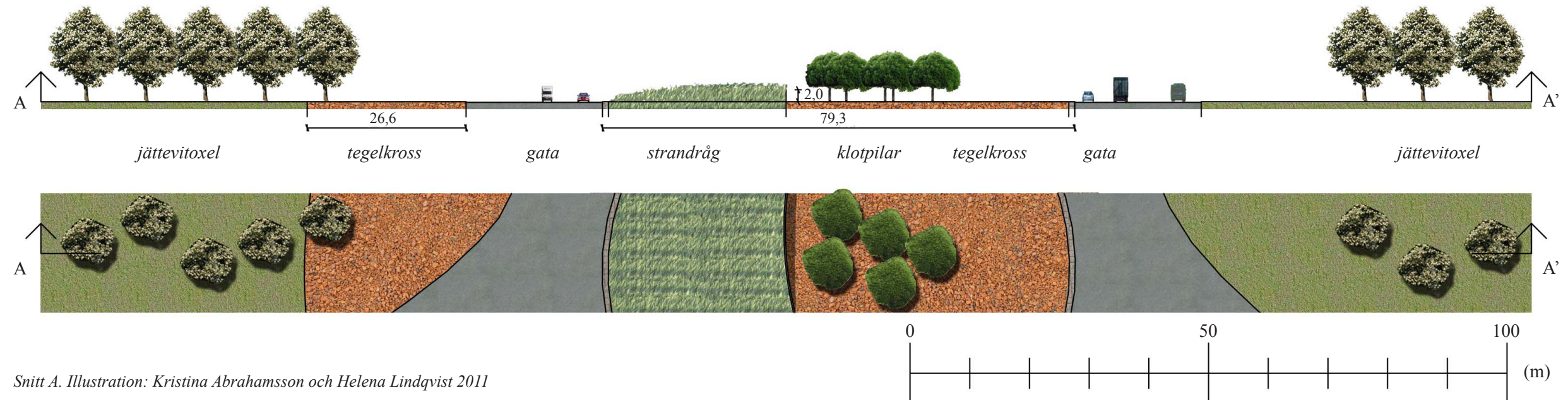




Perspektiv. Illustration: Kristina Abrahamsson och Helena Lindqvist 2011

gestaltningen skulle ske i rondellen, refugerna och sidoområdena.

För att skapa en gestaltning som fungerar i rörelse valde vi att sätta ett raster med jättevitoxlar (*Sorbus aria* 'Gigantea') i cirkulationsplatsens sidoområden. Dessa skapar siktlinjer och bevarar viktiga siktlinjer i bestämda riktningar och blir samtidigt också något som hindrar sikten från vissa håll. Träden blir också något som bryter sikten och som gör att avstånd mer kan uppfattas i det långsträckta, öppna landskapet. Sikten och öppenheten bevaras genom rastrets genomsiktlighet i önskade riktningar. Sikten in mot staden, ut mot slätten och mot det harmoniska industrilandskapet har vi valt att ta vara på. Med träd får man en variation över tiden som är fascinerande. Enligt Bengtsson (1992) ger oxlarna ett färgspel med vit blomning på våren, en gul färg på hösten och en röd bärsättning. Vidare menar han att detta träd är ett säkert val eftersom den är mycket väl anpassad för den extrema miljö som trafik kan vara. Formen och storleken är också viktigt. Vi ville ha ett större träd med möjlighet att skärma av vissa saker



men ändå en smalare, uppåt strävande form för att främja nämnda siktlinjer.

Rondellen är avdelad med en båge. Den sida där bågen buktar in är upphöjd och bildar en halv kulle där högsta punkten går mot rondellens mitt. Muren är som högst två meter. Ytan på kullen är täckt av strandråg. Strandråg (*Leymus arenarius*), som är ett silverblått gräs, fick symbolisera landsbygden. Gräset blir 0,5-1,5 meter högt och är salttåligt (Wahlsteen & Sjöman 2009 s. 7). Andra sidan av bågen är plan i ungefär samma höjd som körbanan. Detta gör att en tydlig kant bildas längs bågens linje. Kanten utgörs av en stödmur i granit. Marken är täckt av tegelkross som ger en kontrast och föränderlighet mot granitmuren.

Av kopplingen till leran blev det användning av tegelkross som i gestaltningen fick symbolisera staden. Ekebybruk, väster om stadskärnan, producerade tegel och lerkärl vid skiftet av 1900-talet (Nationalencyklopedin 2011). I krosset står klotpilar (*Salix fragilis* 'Bullata') som monument i en klunga. Valet av klotpilar grundas på dess mjukt, arkitektoniskt välformade kronor.

När man ser rondellen från Tycho Hedéns väg och Kungsängsleden, ser man gräskullen och pilarnas kronor. Det ger ett lugnt intryck. När man kommer från E4:ans håll på Almungevägen och rampen möts man av pilarnas ljusgröna och teglets röda färg som skapar en kontrast. Rondellens yttersta meter är belagd med gatsten.

Refugerna på Tycho Hedéns väg och Kungsängsleden är fyllda med tegelkross. Refugen på södra E4:a länken är fylld med samma höga gräs som i rondellen men är till en början belagd med gatsten för siktens skull. Refugen på Almungevägen är helt belagd med gatsten. De olika utformningarna skapar en förändring och underlättar orienteringen. Tegelkrosset leder till staden och gräset och gatsten leder till landsbygden.

I sidoområdet mellan Tycho Hedéns väg och Kungsängsleden täcks marken närmast vägen med tegelkross. Detta för att ytterligare markera övergången mellan stad och land som är vårt stora koncept.

För att uppfatta gestaltningen när det är mörkt ska effektbelysning användas. Muren och pilarnas kronor ska lysas upp.

## Diskussion

Syftet med arbetet har varit att skapa en tydligare entré för Uppsala genom att gestalta Gnista trafikplats. Vi tycker att Uppsalas cirkulationsplatser överlag känns lite bortglömda. Varför lägger man inte ned lite kärlek på ett trafikinslag som är så synligt och som många passerar varje dag. Till skillnad mot en allmän plats som ett torg eller en park, uppehåller man sig inte i en cirkulationsplats, här passerar man förbi. Det betyder dock inte att platsen har mindre betydelse för det.

## Resultatdiskussion

Arbetet med att markera platsen och plocka fram den och ge den en egen identitet är något som vi tycker oss ha uppnått med gestaltningen. Förut fanns inte någon tydlig gestaltning och det var omgivningen som drog blicken till sig. Förändringen genom vårt förslag är därför inte blygsamt och tillför ett landmärke att orientera sig efter.

Förslaget förtydligar absolut entrén till Uppsala men frågan är om den uppfattas som en entré av trafikanten. Platsens läge gör att den uppfattas som stadsgräns. I det avseendet har entrén blivit mycket tydligare. Gestaltningen visar att man satsar på staden och dess ansikte utåt. Dessutom är det en märkbar skillnad att något händer i den miljö man färdas i. Om platsen är välkomnande är svårt att säga eftersom det är något som upplevs olika hos alla individer.

Valet av material är något som förstärker entrén. Kopplingen till Uppsala i materialet är bra eftersom det förtydligar gränsen mellan staden och omgivningen. Dessutom ger det ett spel med kontraster vilket passar en gestaltning för rörelse.

Tidigt bestämde vi oss för att arbetet inte skulle ha en ekonomisk begränsning eller en budget att förhålla oss till. Trots det har många delar tangerat ekonomiska aspekter och diskussionerna kring olika företeelsers kostnad har förekommit. Den ekonomiska aspekten är en mycket relevant del att ta med i ett sådant här arbete och borde kanske ha varit en parameter att förhålla sig till. Resultatet hade då kunnat uppfattas mer realistiskt. Vi har valt att arbeta efter att gestaltungs-förslaget ska kunna realiseras. Därför har vi ändå valt att tänka på att fram för allt skötselkostnaderna ska vara små.

En annan parameter som vi däremot har diskuterat mycket är säkerhet. Dels är säkerheten en stor aspekt att jobba med i trafikmiljöer och även något som berörs i stor omfattning i *VGU*. Trots det kan man undra varför rondellen har fått en stor mur i gestaltungsresultatet. Vi arbetade mycket med föränderlighet och upplevelsen genom rörelsen. Cirkulationsplatsens rondell är mycket stor och två väl tilltagna körbanor ger gott om plats för trafikanterna. Refugerna är styrande och ger en riktningsförändring bort från rondellen. Trots att rondellen inte är fullt genomsiktig har man ändå god uppsikt över inkommande trafikanter från närmast föregående infart. Detta motiverar för att säkerheten inte äventyras i så stor grad i gestaltungs-förslaget. Däremot är vi medvetna om att detta är den del av gestaltningen som kan behöva justeras om det visar sig påverka säkerheten till det negativa. Av detta har frågan uppstått om *VGU* alltid är tillräcklig och helt övergripande för alla typer av situationer. Om muren behöver justeras för att gestaltningen skall kunna tillämpas på platsen, påverkar inte det vårt syfte.



Cirkulationsplatsen fungerar ändå som en tydlig entré till staden där våra programpunkter och koncept följs.

Konceptets koppling till denna specifika plats i Uppsala gör att det kan bli svårt att använda det på andra projekt. Valet av cirkulationsplats påverkar gestaltningen på så sätt att omgivningen runt om är en del av platsen idag och i framtiden. Ett annat koncept hade gett ett annat resultat.

Vid arbetets gång har nya frågor växt fram ur syftet; Vad är en entré och vad är identitet? Hur gör man en gestaltning som kommer att upplevas genom rörelse? Att jobba med trafikmiljöer är en komplex uppgift, vilket vi snabbt förstod. Det finns många parametrar att förhålla sig till, inte minst i *VGU*. Begreppen entré och identitet har förklarats i begreppspreciseringen men kan inte anses vara tillräckligt diskuterade i arbetet ur ett helhetsperspektiv. Vi har dock varit noga med att påpeka att arbetet inte handlar om vad identitet och en entré är. Dessa begrepp behöver avhandlas i skilda arbeten. Fokusering har gjorts på syftet och därmed har fokus legat på gestaltningen.

## Metoddiskussion

Insamling av data på plats hade kunnat göras på lite annat sätt. Vi var snabbt ute på platsen men utan att vara helt klara med vad som skulle samlas in. Men efter fler besök har ändå insamlingen tillslut blivit tillräcklig för att analyseras och arbeta vidare med.

All den information vi har fått genom *VGU* har satt upp ramarna för arbetet. Publikationen är en mycket trovärdig källa eftersom den används av alla som arbetar med vägar och gators utformning. Den är till stor del ett facit på hur man ska gå till väga.

De källor vi har använt oss av känner vi är pålitliga med ett undantag. Referensen Scribo är anonym och har inga referenser. Därför är den inte helt pålitlig som källa. Informationen därifrån är dock något som är intressant i sammanhanget men inget som påverkar vår gestaltning. Därför har vi ändå valt att använda källan.

Vi var väl förberedda inför intervjuerna och hade även det förhållningssättet att komma med följdfrågor som var betydande för vårt syfte. Detta gjorde att det flöt på väldigt bra och blev mer utav ett samtal vilket också gav ett bra material att jobba vidare med. Vid besöket på Bjerking berättade de om hur tankearbetet bakom andra gestaltningar av cirkulationsplatser gått och det gav inspiration till vårt arbete. I arbetsprocessen och i resultatet visar inspirationen sig i att vi har lagt ned mycket jobb med sidoområdena.

Våra metoder har hjälpt oss att förstå platsen mer och även gett en del inspiration till utformningen. Valet att använda LCA för att analysera omgivningen togs eftersom vi har arbetat med den förut och att den passade bra för ändamålet. Att använda en annan analys för omgivningen hade kanske gett samma slutresultat. Cullen-analysen var verkligen till stor användning eftersom trafikmiljö upplevs mest genom rörelse. Utan den eller en annan liknande analys hade inte resultatet blivit bra.

Flera delar av cirkulationsplatsens omgivning, speciellt Fyrislund, kommer att byggas ut inom en nära framtid. Detta kan påverka upplevelsen av platsen på både ett positivt och negativt sätt. I vårt arbete har vi försökt ta hänsyn till detta och sett svårighet i att förhålla oss till något som inte finns. Vi anser dock att vår gestaltning inte skulle påverkas av en sådan förändring mer än till det positiva.

Det färdiga gestaltungsförslaget av Gnista trafikplats och vägen fram till resultatet hoppas vi ska kunna inspirera andra landskapsarkitekter. Förslagets resultat är anpassat till just Gnista trafikplats och går inte att applicera direkt på annan plats. Däremot hoppas vi att det kan inspirera andra vid liknande gestaltungsuppgifter. Metoderna med att ta fram en entré för en stad och att göra det på en cirkulationsplats är en process som kan inspirera och appliceras på många andra platser.

# Referenser

- Aros Arkitekter AB. (2005) *Infartsskylt*. (elektronisk). Tillgänglig: <<http://www.arosarkitekter.se/sv/arkitektur>>Kulturbyggnader, kyrkor och restaurering>Projekt: Infartsskylt> (2011-05-19).
- Bengtsson, R. (1992). *Sorbus aria 'Gigantea' E – jättevitoxel*. (elektronisk). Tillgänglig: <[http://www.eplanta.com/Sorbus\\_aria\\_Gigantea\\_E\\_-\\_jattevitoxel.asp?pass=>](http://www.eplanta.com/Sorbus_aria_Gigantea_E_-_jattevitoxel.asp?pass=>) (2011-05-26).
- Birgersson, B. (2006). *Vägen. En bok om vägarkitektur*. Vägverket publikation 2006:28, Borlänge.
- Cullen, G. (1971). *The concise townscape*. 1. paperback ed., [rev.] London: Architectural P.
- Dunér, F. (2008). *Cirkulationsplatser – estetik och design*. (elektronisk). Tillgänglig: <[http://ex-epsilon.slu.se:8080/archive/00002827/01/duner\\_f\\_081106.pdf](http://ex-epsilon.slu.se:8080/archive/00002827/01/duner_f_081106.pdf)> (2011-04-05).
- Eringsmark Regnéll, A-L. (2006). *Äreminne blev turistmagnet*. (elektronisk). Tillgänglig: <<http://www.popularhistoria.se/o.o.i.s?id=54&vid=164>> (2011-05-27).
- Johnson, A. (2010). *Cirkulationsplatsens utformning-att kombinera estetik, säkerhet och funktion*. (elektronisk). Tillgänglig: <[http://stud.epsilon.slu.se/1492/3/johnson\\_a\\_100628.pdf](http://stud.epsilon.slu.se/1492/3/johnson_a_100628.pdf)> (2011-04-05).
- Michanek, J & Breiler, A. (2007). *Idéagenten 2.0: en handbok i idea management*. 2. tr. Stockholm: Bookhouse Publishing.
- Nationalencyklopedin. (2011). *Upsala-Ekeby AB*. (elektronisk). Tillgänglig: <<http://www.ne.se/lang/upsala-ekeby-ab>> (2011-05-26).
- Samuelsson, B. (2008). *Kasperhistoria, Arkitekten lista Kasper Salin-pristagare genom åren*. (elektronisk). Tillgänglig: <<http://www.arkitekt.se/s34355>> (2011-04-06).
- Scribo (2009). *Fyrislund*. (blogg). Tillgänglig: <<http://www.scribo.se/fyrislund>> (2011-04-06).
- Swanwick, C för The Countryside Agency och Scottish Natural Heritage. (2002). *Landscape Character Assessment: Guidance for England and Scotland*. (elektronisk). Tillgänglig: <[http://www.naturalengland.org.uk/Images/lcaguidance\\_tcm6-7460.pdf](http://www.naturalengland.org.uk/Images/lcaguidance_tcm6-7460.pdf)> (2011-06-01).
- Trafikverket (fd Vägverket). (2004a). *Vägars och gators utformning, VGU*. (elektronisk). Tillgänglig: <[http://www.trafikverket.se/PageFiles/20661/forord\\_vgu.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/20661/forord_vgu.pdf)> (2011-05-31).
- Trafikverket (fd Vägverket). (2004b). *Vägars och gators utformning, VGU*. (elektronisk). Tillgänglig: <[http://www.trafikverket.se/PageFiles/20670/begrepplista\\_040407\\_ma.pdf](http://www.trafikverket.se/PageFiles/20670/begrepplista_040407_ma.pdf)> (2011-05-31).
- Trafikverket (fd Vägverket). (2004c). *Vägars och gators utformning, VGU*. (elektronisk). Tillgänglig: <[http://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/Bygga\\_och\\_underhalla/Vag/Vagutformning/Dokument\\_vag\\_och\\_gatuutformning/Vagar\\_och\\_gators\\_utformning/Korsningar/05\\_val\\_av\\_korsningstyp.pdf](http://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/Bygga_och_underhalla/Vag/Vagutformning/Dokument_vag_och_gatuutformning/Vagar_och_gators_utformning/Korsningar/05_val_av_korsningstyp.pdf)> (2011-05-31).

- Trafikverket (fd Vägverket). (2004d). *Vägars och gators utformning, VGU*. (elektronisk). Tillgänglig: <[http://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/Bygga\\_och\\_underhalla/Vag/Vagutformning/Dokument\\_vag\\_och\\_gatuutformning/Vagar\\_och\\_gators\\_utformning/Korsningar/06\\_sikt\\_%20i\\_korsning.pdf](http://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/Bygga_och_underhalla/Vag/Vagutformning/Dokument_vag_och_gatuutformning/Vagar_och_gators_utformning/Korsningar/06_sikt_%20i_korsning.pdf)> (2011-05-31).
- Trafikverket (fd Vägverket). (2004e). *Vägars och gators utformning, VGU*. (elektronisk). Tillgänglig: <[http://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/Bygga\\_och\\_underhalla/Vag/Vagutformning/Dokument\\_vag\\_och\\_gatuutformning/Vagar\\_och\\_gators\\_utformning/Korsningar/07\\_detaljutformning.pdf](http://www.trafikverket.se/TrvSeFiler/Foretag/Bygga_och_underhalla/Vag/Vagutformning/Dokument_vag_och_gatuutformning/Vagar_och_gators_utformning/Korsningar/07_detaljutformning.pdf)> (2011-05-31).
- Uppsala kommun. (2002). *Strategiskt program för planläggning och utbyggnad av Östra Fyrislund*. (elektronisk). Tillgänglig: <<http://kartor.uppsala.se/scripts/hsrun.exe/extwebb/dynamiskt2/MapXtreme.htm;start=PutPDFDoc?File=040505103223800.pdf&Path=e:\staticweb\diarkdoc\&quitSession=True&FileFormat=.pdf>> (2011-05-20).
- Uppsala kommun. (2010). *Översiktsplan 2010* [Plankarta 2, Naturvärden]. (elektronisk). Tillgänglig: <[http://www.uppsala.se/Upload/Dokumentarkiv/Extern/Dokument/Bostad\\_o\\_byggande/Oversiktsplan/Oversiktsplan\\_2010/plankartor.pdf](http://www.uppsala.se/Upload/Dokumentarkiv/Extern/Dokument/Bostad_o_byggande/Oversiktsplan/Oversiktsplan_2010/plankartor.pdf)> (2011-05-23).
- Uppsala kommun. (2004). *Program för Boländerna*. (elektronisk). Tillgänglig: <<http://kartor.uppsala.se/scripts/hsrun.exe/extwebb/dynamiskt2/MapXtreme.htm;start=PutPDFDoc?File=070525142236727.pdf&Path=e:\staticweb\diarkdoc\&quitSession=True&FileFormat=.pdf>> (2011-05-31).
- Uppsala kommun. (2006). *Trafikplan 2006 för Uppsala stad*. (elektronisk). Tillgänglig: <[http://www.uppsala.se/Upload/Dokumentarkiv/Extern/Dokument/Trafik\\_o\\_gator/Trafikplan\\_2006\\_Kartor\\_1-8.pdf](http://www.uppsala.se/Upload/Dokumentarkiv/Extern/Dokument/Trafik_o_gator/Trafikplan_2006_Kartor_1-8.pdf)> (2011-05-19).
- Wahlsteen, E & Sjöman, H. (2009). ”Tåliga perennerför hårdgjorda stadsmiljöer”. *Gröna fakta*, 2009:8. Alnarp: Movium, SLU. Även utgiven som bilaga till: Tidningen Utemiljö 2009:8.